Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/3092

06. 08. 79

Fragen

für den Monat Juli 1979 mit den dazu erteilten Antworten

Teil V*)

Seite

*) *Teil I Drucksache 8/3073, Teil II Drucksache 8/3074, Teil III Drucksache 8/3076, Teil IV Drucksache 8/3082*

Buchdruckerei P. Meier GmbH, 5205 Sankt Augustin 1 - Buisdorf, Tel. (0 22 41) 6 10 71
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 5300 Bonn 2, Postfach 20 08 21
Bonn-Bad Godesberg, Herderstr. 56, Tel. (0 22 21) 36 35 51

Geschäftsbereich des Bundeskanzlers und des Bundeskanzleramtes

1. Abgeordneter **Dr. Probst** (CDU/CSU)

Treffen Meldungen zu, nach denen Bundesminister Offergeld auf dem Fellbacher Parteitag der baden-württembergischen SPD einem Antrag zugestimmt hat, demzufolge „keine weiteren Kernkraftwerke errichtet werden" sollen, und stünde ein solches Abstimmungsverhalten nicht in eklatantem Widerspruch zu den energiepolitischen Vorstellungen der Bundesregierung?

2. Abgeordneter **Dr. Probst** (CDU/CSU)

Trifft es zu, daß Bundesminister Dr. Hauff sich bei derselben Abstimmung lediglich der Stimme enthalten hat, und ließe sich ein solches Abstimmungsverhalten mit der These des Bundeskanzlers von der Unverzichtbarkeit der friedlichen Nutzung der Kernenergie vereinbaren?

Antwort des Staatsministers Wischnewski vom 1. August

Der Beschluß des Landesparteitags der baden-württembergischen SPD zur Energiepolitik, dem Bundesminister Offergeld zugestimmt hat, geht von der Weiterbetreibung der in Betrieb befindlichen Kernkraftwerke aus. Der von Ihnen zitierte und aus dem Zusammenhang gerissene Halbsatz gilt nach diesem Parteitagsbeschluß lediglich für das Land Baden-Württemberg und auch nur bis zum Jahr 1984.

Ein Antrag auf Schluß der Debatte hat den Bundesminister auf dem Landesparteitag daran gehindert, seine Haltung zusätzlich zu erläutern.

Bundesminister Dr. Hauff hat in den Diskussionen in der baden-württembergischen SPD und auf dem Landesparteitag unverändert seine Haltung vertreten, wie er sie auch vor dem Deutschen Bundestag mehrfach geäußert hat.

Geschäftsbereich des Bundesministers des Auswärtigen

3. Abgeordneter **Coppik** (SPD)

Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um die sandinistische Befreiungsbewegung in Nicaragua wenigstens im Bereich der humanitären Hilfe zu unterstützen?

Antwort des Staatsministers Frau Dr. Hamm-Brücher vom 31. Juli

Direkte Unterstützungen von Befreiungsbewegungen durch die Bundesregierung erfolgen auch auf humanitärem Gebiet nicht.

Für die von dem Bürgerkrieg in Nicaragua hart betroffene Zivilbevölkerung und für nicaraguanische Flüchtlinge in Honduras hat die Bundesregierung bisher im Rahmen der „Humanitären Hilfe" folgende Maßnahmen durchgeführt:

a) 22. September 1978
50 000 DM Beteiligung der Bundesregierung an Maßnahmen des IKRK zur Versorgung der notleidenden Zivilbevölkerung in Nicaragua.

b) 25. Juni 1979
30 000 DM Spende eines Krankenwagens für das nicaraguanische Rote Kreuz, der aus der Bundesrepublik Deutschland im Rahmen einer Gemeinschaftsaktion mit dem DRK nach Managua geflogen wurde.

c) 25. Juni 1979
60 000 DM Ankauf und Verteilung von Medikamenten und Lebensmitteln durch Deutsche Botschaft in Managua.

d) 2. Juli 1979
50 000 DM Beteiligung der Bundesregierung an einer Maßnahme des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz zum Transport von Lebensmitteln von Costa Rica nach Nicaragua auf dem Luftwege.

e) 16. Juli 1979
90 000 DM Kauf und Verteilung von 200 t Mais für nicaraguanische Flüchtlinge in Honduras durch die Deutsche Botschaft in Tegucigalpa.

Der Gesamtbetrag der Maßnahmen beläuft sich somit auf 280 000 DM.

4. Abgeordneter **Werner** (CDU/CSU)

Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, daß auf dem Treffen der Chefs der Zimbabwe African Peoples Union (ZAPU), Joshua Nkomo, mit DDR-Verteidigungsminister Hoffmann im Juni d. J. in Ost-Berlin vereinbart worden ist, daß die Zahl der Militärberater der Volksarmee der DDR in den Guerillalagern in Mocambique und Sambia entlang der Grenze zu Zimbabwe auf über 3000 Mann erhöht werden soll, um Guerillaeinheiten der ZAPU und der ZANU anstelle kubanischer Militärberater zu organisieren, auszubilden und im Felde zu führen (siehe Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 2. Juli 1979)?

Antwort des Staatsministers Frau Dr. Hamm-Brücher vom 27. Juli

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse vor, die die von Ihnen angeführte Pressemeldung bestätigen.

5. Abgeordneter **Werner** (CDU/CSU)

Wie beurteilt die Bundesregierung die immer deutlicher werdende Bereitschaft der DDR, durch materielle Unterstützung der gegen Zimbabwe operierenden Guerillaeinheiten, den Machtkampf um Zimbabwe mit kriegerischen Mitteln zu eskalieren?

Antwort des Staatsministers Frau Dr. Hamm-Brücher vom 27. Juli

Die Bundesregierung tritt grundsätzlich ein für eine friedliche Regelung der Konflikte im südlichen Afrika im Wege des Dialogs mit allen Beteiligten. Sie bedauert die Bereitschaft der DDR, im Rahmen der abgestimmten Außenpolitik der Staaten des Warschauer Pakts die Befreiungsbewegungen im südlichen Afrika militärisch zu unterstützen. Dieses Verhalten der DDR trägt nicht zur Beruhigung der Konflikte im südlichen Afrika bei.

6. Abgeordnete **Frau von Bothmer** (SPD)

Ist die Bundesregierung der Auffassung, daß in Zimbabwe/Rhodesien eine demokratische Wahl stattgefunden hat, und welche Konsequenzen zieht sie aus der Beurteilung der Lage?

Antwort des Staatsministers Frau Dr. Hamm-Brücher vom 19. Juli

Die Bundesregierung hat zu den Wahlen in Rhodesien keine Beobachter entsandt. Sie hat sich in dieser Frage, wie auch die übrigen EG-Partner und die USA, aus rechtlichen und politischen Gründen an der Haltung der britischen Regierung orientiert, der noch immer die Souveränität über Rhodesien zusteht.

Die britische Regierung hat erklärt, daß durch die Wahlen in Rhodesien eine neue Lage entstanden sei, der Rechnung getragen werden müsse. Sie beabsichtigt, nach eingehenden Konsultationen mit den Frontlinienstaaten und anderen afrikanischen Staaten sowie mit rhodesischen Parteien und Befreiungsbewegungen verbindliche Vorschläge zu veröffentlichen, wie Rhodesien in die Legalität zurückgeführt und in die Unabhängigkeit entlassen werden soll. Die Bundesregierung wird dann entscheiden, ob und welche Konsequenzen sich für sie aus der neuen Lage in Rhodesien ergeben.

Geschäftsbereich des Bundesministers der Justiz

7. Abgeordneter **Pohlmann** (CDU/CSU)

In welcher Weise gedenkt die Bundesregierung, der Tatsache Rechnung zu tragen, daß die Kilometerpauschale für Arbeitnehmer von 0,32 DM auf 0,36 DM erhöht wurde, die Kilometervergütung nach dem Zeugen- und Sachverständigenentschädigungsgesetz aber nach wie vor nur 0,32 DM beträgt?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. de With vom 1. August

Der Tatbestand nach § 9 des Gesetzes über die Entschädigung von Zeugen und Sachverständigen läßt sich nicht mit den Tatbeständen vergleichen, für die zum 1. Juli 1979 eine Erhöhung der Sätze vorgenommen worden ist.

Angehörige des öffentlichen Dienstes, die das eigene, vom Dienstherrn anerkannt im dienstlichen Interesse gehaltene Kraftfahrzeug für Dienstreisen benutzen, erhalten ab 1. Juli 1979 als sogenannte Wegstreckenentschädigung 0,13 bis 0,36 DM statt bisher 0,10 bis 0,32 DM, gestaffelt nach der Art des Fahrzeuges und dem Umfang der dienstlichen Reisetätigkeit. Bei diesem Personenkreis handelt es sich um Bedienstete, die im Außendienst tätig sind oder die ihren Dienst an wechselnden Einsatzorten zu versehen haben, so daß sie sehr häufig öffentliche Verkehrsmittel nicht benutzen können oder die Benutzung des eigenen Kraftfahrzeugs zu erheblicher Zeitersparnis führt, was im dienstlichen Interesse liegt. Diese Umstände rechtfertigen die Erhöhung der Entschädigungssätze.

Ebenfalls zum 1. Juli 1979 sind die Pauschalbeträge erhöht worden, die der Arbeitnehmer bei Benutzung eines eigenen Kraftfahrzeugs für dienstliche Fahrten steuerlich absetzen kann. Hervorgehoben sei, daß es sich hierbei nicht um die Erstattung von Aufwendungen, sondern um die Möglichkeit steuerlicher Absetzung handelt. Nicht angehoben worden ist die sogenannte Kilometerpauschale für Arbeitnehmer für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte.

Die Fahrtentschädigung für Zeugen und Sachverständige ist nicht erhöht worden. Den Zeugen und Sachverständigen werden die Kosten erstattet, die sie haben aufwenden müssen, um an den Ort der Vernehmung zu gelangen. Benutzen sie öffentliche Verkehrsmittel, so erhalten sie das gezahlte Fahrgeld zurück.

Können sie ein solches Verkehrsmittel wegen besonderer Umstände nicht benutzen, so werden die nachgewiesenen Auslagen ersetzt, soweit sie angemessen sind. Wenn die Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel zwar möglich ist, der Zeuge oder Sachverständige sie aber aus persönlichen Gründen nicht benutzt, wird unter bestimmten Voraussetzungen eine Pauschale von 0,32 DM für jeden Kilometer gezahlt. Diese Pauschale wird auch für Fußwege und bei Benutzung anderer Beförderungsmittel als Kraftfahrzeugen gewährt, selbst wenn diese wesentlich billiger sind.

Wegen der unterschiedlichen Ausgangslage ist eine Erhöhung der Kilometervergütung für Zeugen und Sachverständige derzeit nicht beabsichtigt.

Geschäftsbereich des Bundesministers der Finanzen

8. Abgeordneter **Stockleben** (SPD)

Ist nach Meinung der Bundesregierung eine Senkung der Mineralölsteuer bzw. eine Variation der Steuersätze im Bereich der Kraftstoffe und der Heizöle im gegenwärtigen Zeitpunkt und im Fall weiterer zu erwartender Preissteigerungen unter einzel- und gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkten vertretbar?

Antwort des Bundesministers Matthöfer vom 25. Juli

Die Mineralölsteuer ist eine der wichtigsten Einnahmequellen des Bundes. Eine Senkung dieser Steuer würde zu einer empfindlichen Lücke bei der Deckung der Ausgaben des Bundes führen. Dies gilt in besonderer Weise für die Heizölsteuer, die zur Finanzierung energiepolitisch notwendiger Maßnahmen (z. B. Förderung der heimischen Kohle, Verbesserung der Energieeinsparung) zweckgebunden ist.

Die Mineralölsteuer ist als Mengensteuer preisunabhängig. Heizöle und Kraftstoffe unterliegen gegenwärtig mit folgenden Steuersätzen der Mineralölsteuer:

Heizöl, leicht	1,66 Pf/l
Heizöl, schwer	15,00 DM/t
Vergaserkraftstoff	44 Pf/l
Dieselkraftstoff	41,15 Pf/l.

Bei den Heizölen ist der Steueranteil bezogen auf den Endpreis so gering, daß eine Steuerminderung spürbare Preissenkungen für den Verbraucher kaum bewirken würde. Bei Kraftstoffen wäre der Spielraum für eine Steuersenkung zwar größer. Eine dadurch ermöglichte Preissenkung würde jedoch den Anreiz zu einem sparsameren Umgang mit Energie mindern.

Aus diesen Gründen ist eine Steuersenkung bzw. eine Variation der Steuersätze nicht vertretbar.

Geschäftsbereich des Bundesministers für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten

9. Abgeordneter **Dr. Steger** (SPD)

Trifft es zu, daß in der Agrarwirtschaft Energie verschwendet wird, wie die Arbeitsgemeinschaft der Verbraucher (vgl. Verbraucherpolitik Nr. 26/79, S. 2ff.) behauptet, und welche Maßnahmen will die Bundesregierung gegebenenfalls ergreifen, um auch in der Agrarwirtschaft Energie zu sparen?

Antwort des Bundesministers Ertl vom 30. Juli

Vom Gesamtenergieverbrauch in der Bundesrepublik Deutschland entfallen weniger als 4 v. H. auf die Land- und Forstwirtschaft. Der Verbraucher erwartet heute ein breites Angebot an qualitativ hochwertigen Nahrungsmitteln. Das heißt, daß die landwirtschaftlichen Ausgangserzeugnisse entsprechend aufbereitet werden müssen. Bei der Be- und Verarbeitung von Nahrungsmitteln, insbesondere bei leicht verderblichen Erzeugnissen, wird relativ viel Energie benötigt. Das ergibt sich aus dem Erfordernis der Hygiene und Haltbarkeit der Produkte sowie aus der Notwendigkeit, die Nährstoffe zu konservieren, und gilt nicht nur für Zucker- Milcherzeugnisse, sondern z. B. auch für die Herstellung von Bier und Spirituosen. Was die Lagerung von

Lebensmitteln anbetrifft – auch von solchen, die gekühlt gelagert werden müssen – so wird dafür relativ wenig Energie benötigt, für die Lagerung von 1 Tonne Butter für ein Jahr beispielsweise ca. 100 bis 120 kWh. Dies entspricht einem Energieäquivalent von 8,6 bis 12,8 kg Rohöl. Hinzu kommt noch der Energiebedarf für das Herunterkühlen, der rund 75 v. H. des für die Lagerung genannten Werts beträgt. Im übrigen darf nicht außer Betracht bleiben, daß ein notwendiges Maß an Vorratshaltung zur Sicherung der Versorgung unserer Bevölkerung mit Nahrungsmitteln unerläßlich ist.

Die Bundesregierung räumt Fragen der Energieeinsparung und der rationellen Energienutzung sowohl in der Landwirtschaft als auch in der Ernährungswirtschaft bereits seit längerem einen hohen Stellenwert ein; sie hat daher mehrere Maßnahmen ergriffen:

1. In den landwirtschaftlichen Bundesforschungsanstalten werden bereits seit einer Reihe von Jahren wissenschaftlich-technologische Vorhaben zur Förderung des rationellen Energieeinsatzes durchgeführt, so z. B. Wärmedämmung, Wärmerückgewinnung, Verbesserung des energetischen Wirkungsgrads in der pflanzlichen und tierischen Produktion sowie beim Maschineneinsatz. Diese Vorhaben haben das Ziel, für die Land- und Ernährungswirtschaft Verfahren bis zur Praxisreife zu entwickeln.

2. In diesem Jahr hat die Bundesregierung ihre Unterstützung zur Energieeinsparung auch im Agrarbereich intensiviert. Im Rahmen eines besonderen Programms „Investitionen für Forschungs- und Entwicklungsvorhaben für den Umweltschutz im Agrarbereich" werden im substantiellen Umfang Vorhaben zur betrieblichen Energieeinsparung und zur Nutzung alternativer Energieformen gefördert. Im Bereich der Be- und Verarbeitung werden z. B. in mehreren Molkereien die Erprobung von neuartigen Energierückgewinnungsanlagen bei der Käseherstellung bezuschußt.

   Der Unterglasgartenbau ist ein besonders energieintensiver Bereich der Agrarwirtschaft. Hier sind Einsparungsmaßnahmen besonders dringlich und wichtig. Daher werden im Rahmen des o. g. Programms allein acht energiesparende Demonstrationsvorhaben im Unterglasgartenbau gefördert.

   Seit 1974 wird eine 20prozentige Beihilfe für Investitionen zur Energieeinsparung im Unterglasgartenbau gewährt. Sie wurde 1979 auf 25 v. H. erhöht. Ebenfalls 1979 wurde die Mindestinvestitionssumme von 6 000 auf 4 000 DM herabgesetzt. Als weitere Maßnahme hat die Bundesregierung den Ländern vorgeschlagen, durch Ergänzung des Rahmenplanes 1979 der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes die Höchstinvestitionssumme von 150 000 auf 250 000 DM anzuheben sowie auch Neubauten in die Förderung einzubeziehen, die vor dem 31. Dezember 1978 erstellt wurden. Beide Maßnahmen sollen dazu beitragen, die Energieeinsparung einen weiteren, entscheidenden Schritt voranzubringen.

3. Schließlich gewinnt der Agrarsektor als Produzent nachwachsender Rohstoffe für die Energieversorgung eine immer größere Bedeutung. Es müssen in Zukunft Verfahren gefunden werden, die es erlauben, Energie aus landwirtschaftlichen Roh- und Abfallstoffen wirtschaftlich vertretbar zu gewinnen. Gelingt dies, kann der Agrarbereich einen wichtigen Beitrag zur Deckung des Energiebedarfs leisten. Ein entsprechender Forschungsschwerpunkt „Nachwachsende Rohstoffe" ist – speziell im Hinblick auf Energiefragen der Landwirtschaft – bereits geschaffen worden. Hierbei geht es vor allem darum, organische Masse zu direkt verwertbaren Energieträgern zu verarbeiten.

   Schließlich darf nicht außer Betracht bleiben, daß die Bundesregierung bereits vor einer ganzen Reihe von Jahren Maßnahmen zur Energieeinsparung und Erschließung neuer Energiequellen eingeleitet hat, die auch die Agrarwirtschaft betreffen, so z. B. mit dem Energieprogramm der Bundesregierung von 1973, dem Energieeinsparungsgesetz von 1976 sowie dem Modernisierungs- und Energieeinsparungsgesetz von 1978.

10. Abgeordnete **Frau Dr. Martiny-Glotz** (SPD)

Trifft es zu, daß etwa 1/5 aller landwirtschaftlichen Betriebe in der Bundesrepublik Deutschland mehr als 3/4 des gesamten landwirtschaftlichen Reineinkommens erwirtschaften und demgegenüber nur 1/4 des gesamten landwirtschaftlichen Reineinkommens von den restlichen 4/5 der landwirtschaftlichen Betriebe erwirtschaftet wird, und welche Folgerungen leitet die Bundesregierung aus diesem Verhältnis ab?

Antwort des Bundesministers Ertl vom 25. Juli

Die ca. 843 000 landwirtschaftlichen Betriebe ab 1 ha LF in der Bundesrepublik Deutschland setzen sich zu 48 v. H. aus Vollerwerbsbetrieben, zu 52 v. H. aus Zu- und Nebenerwerbsbetrieben zusammen. 30 v. H. aller Betriebe sind Nebenerwerbsbetriebe mit einer landwirtschaftlichen Einkommenskapazität von weniger als 5 000 DM pro Jahr.

Faßt man alle diese Betriebe zusammen, so trifft es für das Wirtschaftsjahr 1977/78 rein rechnerisch in etwa zu, daß die ca. 168 700 Vollerwerbsbetriebe mit den höchsten betrieblichen Einkommen (20 v. H. der Betriebe insgesamt) etwa 3/4 des gesamten landwirtschaftlichen Reineinkommens erwirtschaften. Diese Feststellung ist insofern nicht überraschend, als in den Vollerwerbsbetrieben über 80 v. H. der Verkaufserlöse erzielt werden und diese Betriebe infolge ihrer Spezialisierung ökonomisch sehr viel effizienter wirtschaften als die in starkem Maße von der in der Regel einkommensmäßig wichtigeren außerbetrieblichen Tätigkeit geprägten Zu- und Nebenerwerbsbetriebe. Es liegt jedoch auf der Hand, daß eine pauschale Rechnung dieser Art zur Beurteilung der Einkommensverteilung in der Landwirtschaft völlig ungeeignet ist. Sie eignet sich erst recht nicht für die Ableitung agrarpolitischer Folgerungen.

Zu diesem Zweck sind wesentlich differenziertere Berechnungen notwendig, wie sie von der Bundesregierung jährlich im Agrarbericht vorgelegt werden und auf die bereits in meiner Antwort auf Ihre Schriftliche Anfrage vom 3. April 1979 Bezug genommen wurde.

Auch bei differenzierter Betrachtung zeigen sich teilweise starke Einkommensunterschiede. So liegt z. B. das durchschnittliche Reineinkommen je Familien-AK im besten Viertel der Vollerwerbsbetriebe etwa sechs mal so hoch wie im untersten Viertel der Betriebe. Die krassen Unterschiede sind auf die unterschiedliche Faktorausstattung (Betriebsgröße, Viehbesatz usw.), die Standortbedingungen, aber auch auf die sehr unterschiedliche Wirtschaftsweise der einzelnen Landwirte zurückzuführen.

Aus diesen Aspekten hat die Bundesregierung eine Vielzahl von Konsequenzen gezogen, die sich in verschiedenen Bereichen der Agrarpolitik, aber auch in anderen Politikbereichen niederschlagen.

In diesem Zusammenhang ist z. B. die gezielte einzelbetriebliche Förderung entwicklungsfähiger Betriebe zu nennen, die ergänzt wird durch Erleichterungen beim Übergang zum Nebenerwerb oder bei Aufgabe des Betriebs. Die Förderung in benachteiligten Gebieten, die Ausgestaltung des sozialen Netzes sowie Maßnahmen im Bereich der Bildung und Beratung sind weitere Beispiele für die Berücksichtigung der Einkommensunterschiede in der Landwirtschaft im Rahmen der Agrarpolitik.

Geschäftsbereich des Bundesministers für Arbeit und Sozialordnung

11. Abgeordneter **Dr. Laufs** (CDU/CSU)

Ist der Bundesregierung bekannt, daß Berufsbildungswerke weiterhin mit Nachdruck fordern, die laufenden Betriebskosten für die Ausbildung behinderter Jugendlicher, die den Anforderungen

eines anerkannten Ausbildungsberufs nicht gewachsen sind, aber bis zur Erwerbsfähigkeit gefördert werden können, als Beihilfen nach dem Arbeitsförderungsgesetz durch die Bundesanstalt für Arbeit zu decken, statt sie wie bisher in unzureichendem Maß nach dem Sozialhilfegesetz unter Einbeziehung der Leistungen nach dem Ausbildungsförderungsgesetz durch die Sozialhilfeträger zu gewähren, und welche Initiativen beabsichtigt die Bundesregierung zu ergreifen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Buschfort vom 31. Juli

Der Bundesregierung ist ebenso wie der Arbeitsgemeinschaft Berufsbildungswerke und der Bundesanstalt für Arbeit nicht bekannt, daß die Sozialhilfe jugendliche Behinderte in Berufsbildungswerke einweist und daß deren Unterbringungskosten nach dem Bundessozialhilfegesetz unter Einbeziehung der Leistungen nach dem Ausbildungsförderungsgesetz durch die Sozialhilfeträger übernommen werden. Die Bundesregierung hat aber davon Kenntnis, daß einige Berufsbildungswerke die Übernahme der Kosten durch die Bundesanstalt für Arbeit auch für solche behinderte Jugendliche fordern, die einerseits den Anforderungen der z. Z. anerkannten Ausbildungsberufe einschließlich der Sonderausbildungsordnungen nach § 48 des Berufsbildungsgesetzes bzw. § 42 b der Handwerksordnung nicht voll gewachsen sind, von denen andererseits aber anzunehmen ist, daß sie auf Grund ihrer praktischen Begabung unterhalb dieser Ebene beruflich bildbar sind.

Diese Forderung wird jedoch von der überwiegenden Mehrheit der 24 z. Z. im Betrieb befindlichen Berufsbildungswerke unter Hinweis auf die „Grundsätze für Berufsbildungswerke" nicht unterstützt. Nach diesen Grundsätzen sind Berufsbildungswerke auf das Ziel ausgerichtet, „die Behinderten mit Hilfe einer qualifizierten Ausbildung zu selbständigen und freien Gliedern unserer Gesellschaft zu machen".

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß grundsätzlich auch solchen behinderten Jugendlichen (Sonderschulabgängern) eine Berufsförderung zuteil werden soll, die den Anforderungen der Ausbildungsordnungen nach § 48 des Berufsbildungsgesetzes bzw. § 42 b der Handwerksordnung nicht gewachsen sind. Hierzu werden diesen Jugendlichen schon jetzt eine Reihe von Bildungsmaßnahmen durch die Bundesanstalt angeboten, insbesondere

Maßnahmen der Arbeitserprobung und Berufsfindung,

Grundausbildungslehrgänge zur Vorbereitung auf bestimmte Berufsbereiche,

Förderungslehrgänge für noch nicht berufsreife Behinderte, von denen zu erwarten ist, daß sie nach Abschluß des Lehrganges eine Ausbildung aufnehmen können,

Lehrgänge zur Verbesserung der Eingliederungsmöglichkeiten für Behinderte, die den Anforderungen eines anerkannten Ausbildungsberufes nicht und der Arbeitsaufnahme oder einer Tätigkeit in einer Werkstatt für Behinderte noch nicht gewachsen sind.

Darüber hinaus hat die Bundesregierung die Initiative zu einem Gespräch mit der Bundesanstalt für Arbeit ergriffen, um gemeinsam mit der Bundesanstalt zu prüfen, welche weiteren Maßnahmen eingeleitet werden können, um für den hier interessierenden Personenkreis zusätzliche Möglichkeiten zu schaffen, berufliche Fähigkeiten und Fertigkeiten zu erwerben. Bei dieser Gelegenheit soll auch die Frage eines zeitlich befristeten Modellversuchs einer beruflichen Förderung von Jugendlichen des genannten Personenkreises in Berufsbildungswerken geprüft werden.

Weiterhin begrüßt es die Bundesregierung, daß der zuständige Verwaltungsratsausschuß der Bundesanstalt für Arbeit die Frage einer beruflichen Bildung jugendlicher Behinderter unterhalb der Ebene der z. Z. anerkannten Ausbildungsregelungen anläßlich seiner Sitzung am 30. No-

vember/1. Dezember eingehend erörtert und dabei betont hat, daß er diese Frage als wichtige soziale Aufgabe bejahe und mit unterstütze.

Die Bundesregierung hat schließlich das Bundesinstitut für Berufsbildung aufgefordert zu prüfen, ob die bundeseinheitlichen Musterregelungen, die auf der Grundlage der „Empfehlung für Ausbildungsregelungen für behinderte Jugendliche nach §§ 44, 48 des Berufsbildungsgesetzes bzw. §§ 41, 42 b der Handwerksordnung" erarbeitet werden, dem hier interessierenden Personenkreis echte Ausbildungsmöglichkeiten erschließen.

Abschließend betont die Bundesregierung, daß all diese Bemühungen dem Ziel dienen, eine angemessene, an den jeweiligen Bedürfnissen und Fähigkeiten dieser Jugendlichen orientierte berufliche Qualifikation sicherzustellen.

12. Abgeordneter **Dr. Laufs** (CDU/CSU)

Trifft es zu, daß der Rechtsstatus der Auszubildenden in den Berufsbildungswerken gegenwärtig nicht genügend geklärt ist, weil die anzuwendenden Berufsausbildungsverträge der besonderen Lage der behinderten Jugendlichen, etwa hinsichtlich Haftung und Kündigung, nicht entsprechen, und welche Abhilfe wird die Bundesregierung gegebenenfalls schaffen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Buschfort vom 31. Juli

Es trifft zu, daß die Rechtsbeziehungen zwischen Rehabilitationsträger, Rehabilitationseinrichtung und Rahabilitand noch nicht in einer speziellen Vorschrift zusammenfassend geregelt sind. Es können daher hinsichtlich der Haftung und Kündigung von Auszubildenden in Berufsbildungswerken möglicherweise in Einzelfällen Probleme entstehen.

Die Bundesregierung strebt an, im Rahmen der Weiterentwicklung des Rehabilitationsrechts u. a. auch die Rechtsbeziehung der Rehabilitanden in Berufsbildungswerken im Interesse der Rechtsklarheit und Transparenz zusammenfassend zu regeln. Zur Vorbereitung dieser Regelungen hat sie bereits mit der Arbeitsgemeinschaft der Berufsbildungswerke Kontakt aufgenommen.

13. Abgeordneter **Schreiber** (SPD)

Ist der Bundesregierung bekannt, wie viele Zivildienstpflichtige aus dem nord- und westdeutschen Raum auf Zivildienstplätze in Bayern und Baden-Württemberg einberufen werden, weil der Personalbedarf dort auf andere Weise nicht gedeckt werden kann?

14. Abgeordneter **Schreiber** (SPD)

Hält es die Bundesregierung für vertretbar, daß viele dieser Zivildienstpflichtigen in den süddeutschen Raum einberufen werden, obwohl genügend Zivildienstplätze an ihrem Wohnort oder in dessen Nähe bereitstehen, die dadurch nicht besetzt werden?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Buschfort vom 31. Juli

Seit dem 1. Januar 1979 sind insgesamt 750 Zivildienstpflichtige aus dem nord- und westdeutschen Raum nach Bayern und Baden-Württemberg einberufen worden. Ein Teil dieser Zivildienstleistenden, der statistisch nicht erfaßt werden kann, ist jedoch bereits wieder aus dienstlichen oder persönlichen Gründen in seine Heimat zurückversetzt worden.

Die Bundesregierung hält es für erforderlich, bei der Einberufung von Zivildienstpflichtigen dafür zu sorgen, daß die vorhandenen Zivildienst-

plätze im gesamten Bundesgebiet einigermaßen gleichmäßig besetzt werden. Im Norden der Bundesrepublik Deutschland werden wesentlich mehr Anträge auf Anerkennung als Kriegsdienstverweigerer gestellt als im Süden. Durch dieses „Nord-Südgefälle" beim Aufkommen von anerkannten Kriegsdienstverweigerern würde bei einem nur heimatnahen Einsatz anerkannter Kriegsdienstverweigerer eine regional zu ungleichmäßige Besetzung der Zivildienstplätze entstehen. Außerdem müssen Zivildienstplätze mit Unterkünften, deren Unterhaltung für die Beschäftigungsstellen einen besonderen finanziellen Aufwand bedeutet, vorrangig besetzt werden. Das kann dazu führen, daß manche Zivildienstplätze, für die keine Unterkünfte zur Verfügung gestellt werden – sogenannte Heimschlafplätze – vorübergehend unbesetzt bleiben.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sieht die Bundesregierung keine Möglichkeit, bei der Einberufung von Zivildienstpflichtigen anders zu verfahren.

Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen

15. Abgeordneter **Pensky** (SPD)

In welchem Umfang sind der Bundesregierung Schadensfälle bekannt geworden, die durch sogenannte Luftwirbelschleppen durch Flugzeuge an Gebäuden (gegebenenfalls auch Personenschäden) in der Nähe von Verkehrsflughäfen in der Bundesrepublik Deutschland entstanden sind, und inwieweit konnten hierbei die Halter der Flugzeuge als Haftpflichtige nach dem Luftverkehrsgesetz ermittelt werden?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Wrede vom 26. Juli

Der Bundesregierung wurden von den Verkehrsflughäfen in den vergangenen Jahren 85 Fälle mitgeteilt, in denen Schäden an Gebäuden (in der Regel an Dacheindeckungen) in der Nähe von Verkehrsflughäfen durch sogenannte Luftwirbelschleppen von Luftfahrzeugen verursacht worden sind. Personenschäden sind nicht eingetreten.

In 37 Fällen konnten die Verursacher festgestellt werden. Die Schäden wurden in den letzten Jahren in allen bekannt gewordenen Fällen entweder von den haftpflichtigen Luftfahrzeughaltern oder von den Flughäfen ohne Anerkennung einer Rechtspflicht im Wege der Nachbarschaftshilfe reguliert.

16. Abgeordneter **Pensky** (SPD)

Sieht die Bundesregierung nicht die Notwendigkeit, die Halterhaftung nach dem Luftverkehrsgesetz im Fall der Nichtermittlung des Flugzeughalters auch auf die Betreiber von Flugplätzen auszudehnen, und zieht sie gegebenenfalls die versicherungsrechtliche Lösung in Betracht, die die British Airports Authority (BAA) im Jahr 1974 für Wohngebiete im Anflugbereich zum Flughafen Heathrow eingeführt hat?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Wrede vom 26. Juli

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß es bei Schadensfällen durch Luftwirbelschleppen bei der gesetzlichen Haftungsregelung im Luftverkehrsgesetz (LuftVG) verbleiben sollte. Danach besteht eine eindeutige Anspruchsgrundlage gegen den Halter des den Schaden ver-

ursachenden Luftfahrzeugs (§ 33 LuftVG). Eine Ausdehnung der Haftung auf die Flughäfen erscheint im Hinblick auf das Prinzip der unmittelbaren Schadensverursachung bedenklich.

Die zwangsweise Einführung der von Ihnen angeführten versicherungsrechtlichen Lösung der British Airports Authority für den Flughafen Heathrow zieht die Bundesregierung nicht in Betracht, da in den letzten Jahren alle bekannt gewordenen Schäden reguliert wurden und die deutschen Verkehrsflughäfen juristische Personen des privaten Rechts sind und nicht staatliche Flughäfen wie der Flughafen Heathrow.

17. Abgeordneter **Conradi** (SPD)

Welche versicherungsrechtlichen Vorschriften erschweren die Bildung von Arbeitnehmerfahrgemeinschaften für gemeinsame Pkw-Fahrten von der Wohnung zum Arbeitsplatz und zurück, und welche Änderungen hält die Bundesregierung gegebenenfalls für erforderlich, die Bildung solcher Fahrgemeinschaften zu erleichtern?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Wrede vom 27. Juli

Die auf Arbeitnehmer-Fahrgemeinschaften anzuwendenden versicherungsrechtlichen Vorschriften führen grundsätzlich nicht zu einer Schlechterstellung der Fahrtteilnehmer.

1. Die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ist im Rahmen der abgeschlossenen Versicherungssumme eintrittspflichtig, sofern die Teilnehmer nur einen Anteil der Betriebskosten des Kraftfahrzeugs übernehmen, oder sich jeweils abwechselnd ihre Fahrzeuge zur Verfügung stellen.

   Um eine persönliche Zahlungspflicht des für einen Unfall verantwortlichen Halters des benutzten Fahrzeugs zu vermeiden, empfiehlt es sich für ihn, eine ausreichend hohe Haftpflicht-Versicherung abzuschließen, z. B. die nur eine geringe Mehrprämie ausmachende Versicherungssumme von 2 000 000 DM.

2. Hinsichtlich des Unfallversicherungsschutzes auf der Fahrtstrecke ist die Rechtslage durch die Änderung des § 550 RVO für typische Fälle der Mitfahrgemeinschaften ausreichend verbessert worden.

   Hiernach besteht Versicherungsschutz auch auf dem Umweg von und zu der Arbeitsstätte, wenn der Versicherte mit anderen berufstätigen oder versicherten Personen gemeinsam ein Fahrzeug für den Weg nach und von dem Ort der Tätigkeit benutzt.

18. Abgeordneter **Hoffie** (FDP)

Ist der Bundesregierung die in Frankreich ab 1981 vorgesehene Abschaffung von Telefonbüchern zugunsten eines elektronischen Systems mit Bildschirm an Telefongeräten bekannt, und ist beabsichtigt – wenn nein, warum nicht – dieses System auch in der Bundesrepublik Deutschland einzuführen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Wrede vom 25. Juli

Der Bundesregierung sind die Vorstellungen der französischen Regierung zur Einführung eines „elektronischen" Telefonbuchs bekannt. Die französische Fernmeldeverwaltung plant, bis 1990 das gedruckte Fernsprechteilnehmerverzeichnis durch ein elektronisches System zu ersetzen und zu diesem Zweck u. a. 30 Millionen Sichtgeräte zu beschaffen und bei den Fernsprechteilnehmern zu installieren. Die Bundesregierung kennt keine Wirtschaftlichkeitsberechnungen der französischen Fernmeldeverwaltung, bezweifelt aber, daß ein vergleichbares Vorgehen der Deutschen Bundespost unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu rechtfertigen ist.

19. Abgeordneter **Hoffie** (FDP)

Welche Voraussetzungen müßten geschaffen werden, und welche Möglichkeiten und Vorteile bestünden, wenn die Deutsche Bundespost ein vergleichbares System einführen würde?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Wrede vom 25. Juli

Die Deutsche Bundespost prüft fortlaufend, ob in Anbetracht der fortschreitenden technischen und technologischen Entwicklung ökonomisch günstigere Auskunftssysteme entwickelt werden können als das derzeit verwendete Mikrofilm-Verfahren. Sie sieht in der Mitbenutzung des neuen Kommunikations- und Informationssystems „Bildschirmtext" ein geeignetes Instrument zur Einführung eines „Elektronischen Telefonbuchs". Mit Hilfe dieses Systems könnte die Belastung der Fernsprechauskunftsstellen verringert und der Auskunftsservice verbessert werden, ohne daß spezielle, nur für die Telefonauskunft geeignete Endgeräte verwendet werden müssen.

20. Abgeordneter **Dr. Häfele** (CDU/CSU)

Aus welchen Gründen bietet die Deutsche Lufthansa ihren Fluggästen „Ersatzmilch" an, die laut Angabe auf der Verpackung „vorwiegend aus pflanzlichen Stoffen" hergestellt wird, anstatt über das Unternehmen Lufthansa, an dem der Bund maßgeblich beteiligt ist, zum Abbau des EG-Milchbergs beizutragen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Wrede vom 26. Juli

Den Fluggästen der Deutschen Lufthansa (DLH) wird weltweit reguläre Trinkmilch als Erfrischungsgetränk angeboten. Sogenannte Ersatzmilch findet ausschließlich als Beigabe zu Kaffee oder Tee Verwendung. Sie hat sich auf Grund von Versuchen des Unternehmens mit Milchprodukten und Ersatzmilch, insbesondere wegen längerer Haltbarkeit, besserer Staubarkeit und geringerer Beschädigungsanfälligkeit des Behältnisses als geeigneter erwiesen. Die dabei in Betracht kommenden Mengen dürften im übrigen auch im Falle der Verwendung von reinen Milchprodukten den EG-Milchberg (Butter 504 000 t und Magermilchpulver 445 000 t) kaum spürbar entlasten, da die DLH an Ersatzmilch nur 34 t im Jahr verbraucht.

21. Abgeordneter **Dr. Ahrens** (SPD)

Wie steht die Bundesregierung zu dem vom Normenausschuß Kraftfahrzeuge im November 1978 vorgelegten Entwurf einer überarbeiteten DIN 75 400, wonach es künftig nur noch zwei Varianten von Drucktastenschlössern für Sicherheitsgurte in Kraftfahrzeugen geben soll, und wann rechnet die Bundesregierung mit der Durchführung dieser Vereinheitlichung in Fahrzeugen der deutschen Kraftfahrzeughersteller?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Wrede vom 26. Juli

Der vom Normenausschuß Kraftfahrzeuge im November 1978 vorgelegte Entwurf zur DIN 75 400 „Verschlußeinrichtungen von Sicherheitsgurten in Kraftfahrzeugen" – wird von der Bundesregierung begrüßt. Neuere Beratungsergebnisse lassen erkennen, daß nicht – wie ursprünglich im Entwurf vorgesehen – drei Druckschloßvarianten, sondern mit größter Wahrscheinlichkeit nur noch zwei Varianten zum Tragen kommen werden.

Die Vorlage der Endfassung der Norm und damit deren Berücksichtigung durch die deutsche Industrie wird sich jedoch voraussichtlich bis Mitte/Ende 1980 hinziehen.

22. Abgeordneter **Dr. Ahrens** (SPD)

Ist der Bundesregierung bekannt, ob die Feststellungen der niedersächsischen Landesregierung (vgl. Landtagsdrucksache 9/379), wonach bei einer Überprüfung von Tankfahrzeugen für Druckgase und brennbare Flüssigkeiten in Niedersachsen nur 11,4 v. H. dieser Fahrzeuge ohne Mängel waren, auch auf andere Länder der Bundesrepublik Deutschland zutreffen, und was kann die Bundesregierung im Rahmen ihrer Zuständigkeit mit dem Ziel unternehmen, daß Wartung und Betrieb von Straßentankfahrzeugen durch die Betreiber künftig schärfer überwacht werden?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Wrede vom 26. Juli

§ 6 der von der Bundesregierung erlassenen Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (GefahrgutVStr) vom 10. Mai 1973 (BGBl. I S. 449) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1976 (BGBl. I S. 2888) enthält detaillierte Vorschriften über die Prüfung von Tankfahrzeugen und die hierbei zu beachtenden Fristen für die wiederkehrenden Prüfungen. Die Überwachung der Einhaltung dieser Vorschriften sowie die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten in diesem Rechtsbereich obliegt den Behörden der Länder.

Der Bundesregierung liegen von allen Ländern der Bundesrepublik Deutschland – mit Ausnahme von Bremen – die Ergebnisse der in den vergangenen Monaten durchgeführten Sonderkontrollen von Straßentankfahrzeugen für die Beförderung gefährlicher Güter vor.

Exakte Vergleiche lassen sich erst ziehen, wenn künftige Kontrollen, zu denen der Bundesminister für Verkehr die zuständigen Minister aller Bundesländer mit einem persönlichen Schreiben vom 15. Mai 1979 angeregt hat, auf der Grundlage einer bundeseinheitlichen Kontrolliste wiederholt werden.

23. Abgeordnete **Frau Dr. Martiny-Glotz** (SPD)

Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, nach der Entscheidung des OLG Köln (16 U 70/77) zur versicherungsrechtlichen Lage bei der wechselseitigen Mitnahme von Arbeitnehmerkollegen im Privatauto, die aus Energiespargründen begrüßenswerten Mitfahrgemeinschaften in bezug auf die Abdeckung der Risiken ohne Prämienaufschlag bei der Kraftfahrzeughaftpflichversicherung gesetzgeberisch oder durch Maßnahmen des Bundesaufsichtsamts für das Versicherungswesen zu fördern?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Wrede vom 27. Juli

Die Entscheidung des OLG Köln vom 1. Dezember 1978 – 16 U 70/77 – (NJW 1978, 2556) beeinträchtigt die Bildung von Fahrgemeinschaften weder in versicherungsrechtlicher noch in haftungsrechtlicher Hinsicht.

Das Gericht hat zwar für den Fall, daß ein Mitfahrer im Rahmen einer Fahrgemeinschaft einen Unfallschaden erleidet, entschieden, daß dann der Kraftfahrzeughalter bzw. Fahrer auch unter dem Gesichtspunkt der verschuldensunabhängigen Gefährdungshaftung nach §§ 7 und 8 a des Straßenverkehrsgesetzes zu Ersatzleistungen herangezogen werden kann. Damit sind aber zugleich, was ich positiv bewerte, Ersatzansprüche des Mitfahrers gegen die Haftpflichtversicherung des Fahrzeughalters ermöglicht worden.

Im Ergebnis der Entscheidung ist also das Unfallrisiko des Mitfahrenden ohne besonderen Prämienaufschlag im Rahmen der bestehenden Kraftfahrzeughaftpflichtverträge abgedeckt, wobei dem Halter des jeweils benutzten Fahrzeugs allerdings zu empfehlen ist, die für eine geringe Mehrprämie angebotene Schadenssumme von 2 000 000 DM zu vereinbaren.

24. Abgeordnete **Frau Dr. Martiny-Glotz** (SPD)

Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, Aufwendungen der Versicherungsnehmer von Kraftfahrzeugteilkaskoversicherungen bei Einbau zusätzlicher Diebstahlsicherungen oder bei vorbeugendem Ersatz aller Schlösser von den Versicherungen berücksichtigen zu lassen, und sollten die Mindestanforderungen für Diebstahlsicherungen an Autos nicht so verschärft werden, daß sich zusätzliche Einbauten erübrigen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Wrede vom 27. Juli

Die Kosten für einen vorbeugenden Ersatz der Autoschlösser, etwa bei Diebstahl der Fahrzeugschlüssel, sind über eine bestehende Fahrzeugvoll- oder Fahrzeugteilversicherung nicht gedeckt. Eine entsprechende Leistungserweiterung ist vom HUK-Verband 1975 abgelehnt worden, da u. a. die relativ hohen Kosten notwendigerweise zu allgemein unerwünschten Beitragserhöhungen geführt hätten.

Aus dem gleichen Grund fallen erstmalige Aufwendungen der Versicherungsnehmer für den Einbau zusätzlicher Diebstahlsicherungen nicht unter den Leistungsumfang der Fahrzeugversicherung. Die Versicherer gewähren im Rahmen der Fahrzeugversicherung jedoch Ersatz für eine eventuelle Beschädigung oder Zerstörung ersetzter oder zusätzlich eingebauter Diebstahlsicherungen.

Hinsichtlich einer Verschärfung der Mindestanforderungen für Diebstahlsicherungen an Autos ist eine Änderung der gegenwärtigen, international harmonisierten Vorschriften nicht beabsichtigt, denn technisch mögliche Verbesserungen würden bei nur geringfügig erhöhter Sicherung mit erheblichen Mehrkosten verbunden sein.

25. Abgeordneter **Berger (Lahnstein)** (CDU/CSU)

Ist die Bundesregierung bereit, im Gefolge der kürzlich vom Oberverwaltungsgericht Münster ergangenen grundsätzlichen Entscheidung, daß der Bund als Eigentümer der Bundeswasserstraßen für deren Zustand und seine Folgen haftet, mit den Bundesländern und den von solchen Schäden im Wasser und an den Ufern besonders betroffenen Anliegergemeinden über ein Verfahren und dessen finanzieller Abwicklung zu verhandeln, wie diese Schäden am wirkungsvollsten beseitigt werden können?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Wrede vom 26. Juli

Das Oberverwaltungsgericht Münster hat in zwei Parallelprozessen entschieden, daß der Bund als Eigentümer der Bundeswasserstraßen für den wasserwirtschaftlich ordnungsgemäßen Zustand auf Grund seines privatrechtlichen Eigentums verantwortlich sei.

Die Urteile sind nicht rechtskräftig.

Der Bund hat gegen die Nichtzulassung der Revision der Urteile Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht erhoben, weil der Angelegenheit aus folgenden Gründen grundsätzliche Bedeutung zukommt:

- Das Bundesverfassungsgericht hat dem Bund jegliche Rechtssetzungs- und Verwaltungskompetenz für seine Bundeswasserstraßen auf dem Gebiet der Wasserwirtschaft, insbesondere der Reinhaltung der Gewässer, versagt. Die Urteile des Oberverwaltungsgerichts Münster stehen hierzu im Widerspruch.
- Die Auffassung der Länder, wer die Verantwortung für die Reinhaltung des Gewässerbettes und der Gewässer trägt, ist uneinheitlich.

Im Interesse eines bundeseinheitlichen Vorgehens bei der Reinhaltung der Bundeswasserstraßen ist daher eine höchstrichterliche Entscheidung erforderlich, auf deren Basis dann die von Ihnen angeregten Verhandlungen gegebenenfalls geführt werden.

26. Abgeordneter **Francke (Hamburg)** (CDU/CSU)

Welche sachlichen und politischen Gründe liegen für den Tatbestand vor, daß das Brief- und Postkartenporto in der Europäischen Gemeinschaft unterschiedlich hoch ist?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Wrede vom 27. Juli

Die Mitgliedsländer des Weltpostvereins, zu denen auch die einzelnen Länder der EG zählen, können ihre Gebühren für Briefsendungen nach dem Ausland unter Beachtung des durch den Weltpostvertrag vorgegebenen Gebührenrahmens nach eigenem Ermessen festsetzen. Von bedeutendem Einfluß auf die Höhe sowohl der Inlands- wie auch der Auslandspostgebühren sind die den Postverwaltungen bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben entstehenden Kosten, die in unterschiedlichem Maße bei den einzelnen Postverwaltungen anfallen. Sie werden insbesondere durch das allgemeine Einkommensniveau in den Ländern sowie durch die jeweilige rechtliche Stellung der Postverwaltungen, die mit finanziellen Be- oder Entlastungen verbunden ist (Ablieferungspflicht der Post oder Zuschußgewährung durch den Staat), erheblich beeinflußt. Auf Grund dieser unterschiedlichen Gegebenheiten werden im EG-Bereich keine einheitlichen Gebühren für Briefsendungen angewendet.

27. Abgeordneter **Francke (Hamburg)** (CDU/CSU)

Welche Bemühungen unternimmt die Bundesregierung, um für die Bürger der Bundesrepublik Deutschland zu einem für sie einheitlichen Brief- und Postkartenporto in der Europäischen Gemeinschaft zu kommen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Wrede vom 27. Juli

Die Deutsche Bundespost bemüht sich seit Jahren, – auch mit den Postverwaltungen Dänemarks, Großbritanniens und Irlands – Vereinbarungen über die Anwendung von Inlandsgebühren für Briefe bis 20 g und Postkarten im gegenseitigen Postverkehr zu treffen und damit eine einheitliche Gebührenregelung für derartige Postsendungen nach allen Ländern der Europäischen Gemeinschaft zu erreichen. Die genannten drei Länder sind jedoch gegenwärtig nicht bereit, solche Vereinbarungen abzuschließen. Zuletzt haben die Postverwaltungen Dänemarks und Großbritanniens im Oktober 1978 mitgeteilt, daß sie vor jeder weiteren Erörterung eine im Dezember 1977 durch den Rat der Postminister in Brüssel beschlossene Untersuchung der Frage durch die EG-Kommission abwarten wollten.

Das Ergebnis dieser Untersuchung liegt z. Z. vor. Mit Empfehlung der EG-Kommission vom 29. Mai 1979 wird angeregt, für Briefe der ersten Gewichtsstufe und Postkarten im Verkehr zwischen den EG-Ländern Inlandsgebühren anzuwenden. Eine Reaktion der drei genannten Länder auf diese Empfehlung steht noch aus. Es muß daher für die Deutsche Bundespost zunächst beim gegenwärtigen Zustand bleiben. Die Deutsche Bundespost hat – auf Grund eines Beschlusses des Rats der Postminister vom Dezember 1977, den Abstand zwischen Inlands- und Auslandsgebühren im gegenseitigen Postverkehr nicht zu vergrößern – vom 1. Januar 1979 an für Standardbriefe nach Dänemark, Großbritannien und Irland eine gegenüber der allgemein geltenden Auslandsgebühr um 10 Pf ermäßigte Gebühr (80 Pf statt 90 Pf) eingeführt.

Ziel der Deutschen Bundespost bleibt es, im gesamten Bereich der Europäischen Gemeinschaft für Standardbriefe und Postkarten im gegenseitigen Postverkehr Inlandsgebühren anzuwenden.

28. Abgeordneter **Kolb** (CDU/CSU)

Ist die Bundesregierung bereit, die zulässige Nutzlast von Transportfahrzeugen so zu erhöhen, wie dies bei denselben Typen innerhalb der EG möglich ist?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Wrede vom 26. Juli

Maßgebend für die Nutzlast ist das zulässige Gesamtgewicht und das Leergewicht eines Fahrzeugs. Das zulässige Gesamtgewicht eines Fahrzeugs wird durch § 34 StVZO begrenzt. Das Lehrgewicht ergibt sich aus der der Nutzlast entsprechenden Fahrzeugkonstruktion und den in den einzelnen Ländern unterschiedlichen Vorschriften über den Bau und die Ausrüstung der Fahrzeuge.

Für eine Erhöhung der Nutzlast kann also nur eine Änderung des zulässigen Gesamtgewichts und damit der zulässigen Achslasten in Betracht gezogen werden, wogegen Bedenken aus straßenbautechnischen und umweltschützerischen Gründen bestehen.

Eine Änderung der in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Grenzwerte für die Achslasten und Gesamtgewichte der Straßenfahrzeuge ist deshalb solange nicht vorgesehen, als nicht eine gemeinschaftliche Lösung für die Mitglieder der Europäischen Gemeinschaften gefunden ist.

29. Abgeordneter **Kolb** (CDU/CSU)

Ist die Bundesregierung bereit, die Überladung von Nutzfahrzeugen entsprechend der Zunahme der kinetischen Energie zu bestrafen und damit den derzeitigen Zustand zu ändern, wo eine wesentliche Erhöhung der kinetischen Energie durch höhere Geschwindigkeit minimal im Vergleich zur Überladung bestraft wird?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Wrede vom 26. Juli

Bei Gewichts- oder Geschwindigkeitsüberschreitungen ist die Steigerung der kinetischen Energie nur einer von mehreren Faktoren für die Festlegung der Sätze im Verwarnungs- oder Bußgeldkatalog.

Die Bundesregierung ist aber bereit, dieses Problem mit den Ländern zu erörtern, denn diese sind hierfür ausschließlich zuständig (Bußgeldkatalog), bzw. deren Zustimmung im Bundesrat ist zu einer Änderung des Verwarnungsgeldkatalogs erforderlich.

Die Erörterung wird Mitte Oktober mit den für Ordnungswidrigkeiten zuständigen obersten Landesbehörden stattfinden. Über das Ergebnis werde ich Sie gern unterrichten.

30. Abgeordneter **Dr. Jobst** (CDU/CSU)

Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß im Hinblick auf die Energiesituation die Elektrifizierung des Streckennetzes der Deutschen Bundesbahn weiter vorangetrieben und durch Bereitstellung von Mitteln der öffentlichen Hand unterstützt werden muß, und wenn ja, welche Folgerungen zieht sie daraus?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Wrede vom 27. Juli

Entscheidungen zur Streckenelektrifizierung liegen in eigener Verantwortung des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn, der sich hierbei von Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten leiten läßt.

Auf über 10 626 km elektrifiziertem Streckennetz erbringt die Deutsche Bundesbahn heute bereits 82,7 v. H. ihrer Beförderungsleistungen mit elektrischer Traktion. Die Deutsche Bundesbahn wird auch in den kommenden Jahren weitere ca. 200 bis 250 km/Jahr ihres Streckennetzes elektrifizieren. Das Elektrifizierungsprogramm noch stärker auszuweiten, widerspräche in der gegenwärtigen und überschaubaren Kostenlage dem Grundsatz einer wirtschaftlichen Unternehmensführung.

Die Bundesregierung hält diese Entscheidungspraxis des Vorstands der Deutschen Bundesbahn auch bei der derzeitigen Energieversorgungslage für richtig.

31. Abgeordneter **Möhring** (SPD)

Ist der Bundesregierung bekannt, daß das von den Kommunen verwendete Hinweisschild zur Freihaltung von Parkplätzen für Behinderte (stilisierter Rollstuhlfahrer auf blauem Grund, rechteckig, internationales Bildzeichen) in der Bundesrepublik Deutschland rechtsunverbindlich ist und von Parkplatzsuchenden nicht beachtet zu werden braucht, so daß Schwerbehinderte auch auf solch gekennzeichneten Plätzen oft keine Parkmöglichkeit vorfinden, und wird die Bundesregierung diesem internationalen Bildzeichen zum besseren Schutz der Ansprüche Schwerbehinderter im Straßenverkehr die Rechtsform einer verbindlichen Gebotstafel geben?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Wrede vom 26. Juli

Die Rechtslage ist der Bundesregierung bekannt. Sie hat deshalb ein Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes eingebracht (BR-Drucksache 158/79) mit dem u. a. die rechtlichen Möglichkeiten geschaffen werden sollen, Schwerbehinderten mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinden Parkplätze in der Nähe ihrer Wohnung und ihrer Arbeitsstätte im öffentlichen Verkehrsraum zur Verfügung zu stellen.

32. Abgeordneter **Dr. Schmitt-Vockenhausen** (SPD)

Ist die Bundesregierung bereit, der für Radfahrer unbefriedigenden Verkehrsführung im neuen Kreuzungsbereich der B 42 mit der Brunnenstraße in Rüsselsheim – Bauschheim durch den Bau einer Radfahrer- und Fußgängerbrücke über den Kreuzungsbereich abzuhelfen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Wrede vom 27. Juli

Die neue Straßenverbindung zwischen Rüsselsheim und Rüsselsheim-Bauschheim (Brunnenstraße) wird von der Stadt Rüsselsheim errichtet. Diese ist somit als Baulastträger der neuen Straße auch für eine ordnungsgemäße Verkehrsführung für Fußgänger und Radfahrer im Kreuzungsbereich mit der B 42 verantwortlich.

33. Abgeordneter **Stutzer** (CDU/CSU)

Ist die Bundesregierung bereit, zwischen Rendsburg und Schacht – Audorf die größeren Fähren von Brunsbüttelkoog einzusetzen, wenn diese dort nicht mehr benötigt werden, nachdem die starke Auslastung der Fähren Nobiskrug und die Überlastung in den Spitzenzeiten auch von der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes anerkannt wurde, und falls nein, wie will sie künftig der noch zunehmenden Verkehrsbelastung der jetzt eingesetzten Fähren begegnen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Wrede vom 27. Juli

Es ist durchaus möglich, daß die im Bau befindliche Hochbrücke eine Entlastung des Fährverkehrs im Raume Brunsbüttel-Ostermoor verursachen wird. Eine Einschränkung der Fährkapazität kann allerdings erst nach Inbetriebnahme der Brücke und einer angemessenen Übergangszeit erfolgen.

Bei der Fähre in Schacht-Audorf handelt es sich jedoch um eine Querverbindung im Zuge des Landesstraße L 47. Für eine Verstärkung der Fährkapazität an dieser Stelle ist deshalb das Land Schleswig-Holstein zuständig. Der Bund ist bereit, im Falle einer Entlastung im Raume Brunsbüttel-Ostermoor mit dem Land entsprechende Verhandlungen über die Verlegung von Fährkapazitäten aufzunehmen.

34. Abgeordneter **Zink** (CDU/CSU)

Bis wann ist mit dem Baubeginn an der B 44 bei Wolfskehlen im Kreis Groß-Gerau zur Beseitigung des Bahnübergangs zu rechnen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Wrede vom 27. Juli

Laut Mitteilung der hessischen Straßenbauverwaltung findet die Submission für die Vergabe der Bauarbeiten an der B 44 bei Wolfskehlen zur Beseitigung des Bahnübergangs am 30. August 1979 statt. Mit dem Beginn der Bauarbeiten ist im Herbst dieses Jahrs zu rechnen.

35. Abgeordneter **Dr. von Geldern** (CDU/CSU)

Trifft es zu, daß nach den neuesten Plänen der Deutschen Bundespost für die Postversorgung auf dem flachen Land im Bereich des Landkreises Cuxhaven 50 von 64 vorhandenen Poststellen als ortsfeste Annahmestellen wegfallen und zum Teil durch fahrbare Postschalter ersetzt werden sollen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Wrede vom 30. Juli

Über die Postversorgung auf dem Land unter Einsatz fahrbarer Postschalter ist noch keine grundsätzliche Entscheidung gefallen. Die laufenden Untersuchungen über künftige organisatorische Entwicklungen im ländlichen Bereich unter Einsatz fahrbarer Postschalter sind noch nicht soweit gediehen, daß bereits jetzt Aussagen über die weitere Entwicklung in bestimmten Postamtsbereichen möglich wären. Es trifft daher nicht zu, daß nach den neuesten Plänen der Deutschen Bundespost für die Postversorgung auf dem flachen Land im Bereich des Landkreises Cuxhaven 50 von 64 vorhandenen Poststellen als ortsfeste Annahmestelle wegfallen und zum Teil durch fahrbare Postschalter ersetzt werden sollen.

Geschäftsbereich des Bundesministers für innerdeutsche Beziehungen

36. Abgeordneter **Graf Huyn** (CDU/CSU)

Wird die Bundesregierung geeignete Schritte unternehmen, um die „DDR“-Regierung endlich zu veranlassen, den Schießbefehl für die Soldaten der Grenztruppen aufzuheben und die Selbstschußautomaten an der innerdeutschen Grenze abzubauen, und wird sie nach dem Tod mehrerer Flüchtlinge an den Sperranlagen der Grenze seit Abschluß des Grundlagenvertrags Verhandlungen aufnehmen, die dieses Ziel zum Inhalt haben?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Kreutzmann vom 31. Juli

Die gewalttätige Grenze zwischen beiden deutschen Staaten ist ein Faktor, der die Glaubwürdigkeit einer Politik der guten Nachbarschaft immer wieder gefährdet. Die Bundesregierung hat dies wiederholt deutlich gemacht und betont, daß die Grenzpraxis der DDR die schwerste Belastung für unser Verhältnis zur DDR ist.

Andererseits ist die Grenze der deutlichste Ausdruck für die grundsätzlichen Unterschiede zwischen den kommunistisch regierten Staaten in Osteuropa und der DDR einerseits und den parlamentarisch-demokratisch verfaßten Staaten andererseits. Dieser grundsätzliche Unterschied begrenzt den Handlungsspielraum jeder Bundesregierung, der insbesondere da eine Grenze findet, wo die DDR und die mit ihr verbündeten Staaten ihre Sicherheit bedroht sehen.

Unbeschadet dieser schwierigen Gesamtsituation versucht die Bundesregierung, in Verhandlungen eine Milderung der Härten der Teilung Deutschlands zu erreichen. Dies gilt insbesondere für eine Verbesserung der Durchlässigkeit der innerdeutschen Grenze. Hierbei sind vor allem die Gespräche über eine Verbesserung der Verkehrsbeziehungen und die Tätigkeit der Grenzkommission zu nennen. Die diesen Verhandlungen vorausgegangene Teilung des Landes und damit die Grenze zwischen beiden deutschen Staaten kann hierdurch allerdings nicht überwunden werden. Die Bundesregierung hat stets davor gewarnt, die laufenden Verhandlungen durch eine Überschätzung der tatsächlichen Verhandlungsmöglichkeiten zusätzlich zu belasten.

37. Abgeordneter **Böhm (Melsungen)** (CDU/CSU)

Wie ist der gegenwärtige Stand der Sperranlagen der DDR entlang der innerdeutschen Zonengrenze (Metallgitterzaun, Minen, automatische Schießanlagen, Hundelaufanlagen, Beobachtungstürme usw.)?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Kreutzmann vom 1. August

Sperr- und Sicherungsanlagen an der Grenze zur DDR
Stand 30. Juni 1979

Sperrzaun*)	
a) Metallgitterzaun	1 241,38
b) doppelter Stacheldrahtzaun	144,05
c) Schutzstreifenzaun	1 002
Minenfelder*) **)	336,04
Selbstschußanlagen SM – 70*)	364
Betonsperrmauern/Sichtblenden*)	21,983
Kfz-Sperrgraben*)	793,3
davon betoniert	534,35
Kolonnenweg*)	1 290,6
davon betoniert	1 174,2
Erdbunker (Unterstände)	898
davon aus Betonfertigteilen	642
Beobachtungstürme	
a) Beton-B-Türme bzw. gemauert	552
davon Führungspunkte	106
b) Holz-B-Türme bzw. Stahl	91
c) Baum-B-Stände	54
Hundelaufanlagen*)	92,6
Anzahl der Hunde	967
Lichtsperren*)	257,3

*) Zahlenangabe in km
**)Minen mit jeweils 1 m Zwischenraum in 2 oder 3 parallelen Minenstreifen auf Lücke verlegt (1 m des Minenfeldes = 2 bzw. 3 Minen)

38. Abgeordneter **Böhm (Melsungen)** (CDU/CSU)

Welche Informationsschriften über die Sperranlagen der DDR und in welcher Auflage stehen für Besucher der Zonengrenze an welchen Stellen zur Verfügung?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Kreutzmann vom 1. August

Informationen über Sperranlagen der DDR an der innerdeutschen Grenze sind in verschiedenen Publikationen enthalten, die vom Bundesminister für innerdeutsche Beziehungen herausgegeben werden. Dazu gehören:

- DDR-Handbuch (Gesamtauflage 92 000 Exemplare)
- Was Sie noch wissen sollten, wenn Sie an die Grenze zur DDR fahren (Gesamtauflage 650 000 Exemplare, auch in Fremdsprachen)
- Auskünfte A–Z zum Stand der innerdeutschen Beziehungen (Gesamtauflage 1 665 000 Exemplare)
- Die Entwicklung der Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik 1969–1976 (Gesamtauflage 95 000 Exemplare).

Diese Publikationen werden Stellen und Personen zur Verfügung gestellt, die mit der Betreuung der Besucher an der innerdeutschen Grenze betraut sind.

Über die einzelnen Abschnitte der innerdeutschen Grenze und die regionalen Besonderheiten informieren die von den jeweiligen Bundesländern herausgegebenen Informationsschriften.

Diese Publikationen verschiedenster Art sind aber nur ein Mittel der Information. Außerdem stehen Filme, DIA-Serien, Ausstellungen zur Verfügung.

Die Bundesregierung ist darüber hinaus der Auffassung, daß die beste Information die direkte Anschauung an der Grenze selbst ist, Deshalb fördert sie auch Einrichtung, Unterhalt und Betreuung der Informationsstellen an der innerdeutschen Grenze sowie Informationsreisen dahin.

Allein für diese Informationsreisen an die innerdeutsche Grenze wurden 1978 800 000 DM ausgeworfen, für 1979 900 000 DM in Ansatz gestellt.

Die Vermittlung von Informationen erfolgt in enger Zusammenarbeit mit Bundesgrenzschutz, Zoll, Ländern und Kommunen sowie örtlichen freien Trägern.

Für die Unterhaltung der Informationsstellen sowie für die Besucherbetreuung werden den Ländern von meinem Hause bisher jährlich 460 000 DM, 1979 570 000 DM zur Verfügung gestellt, die von den Ländern in eigner Zuständigkeit, auch für die Herausgabe von Informationsschriften über ihre Grenzabschnitte, genutzt werden.

Geschäftsbereich des Bundesministers für Bildung und Wissenschaft

39. Abgeordneter **Dr. Langguth** (CDU/CSU)

Welche konkreten Schritte hat die Bundesregierung unternommen, seitdem in der Regierungserklärung des schleswig-holsteinischen Ministerpräsidenten Dr. Stoltenberg vom 30. Mai 1979 eine Revision der Zwangsexmatrikulation bei Nichteinhalten der Regelstudienzeit – wie nach dem Hochschulrahmengesetz des Bundes vorgesehen – gefordert wurde?

Antwort des Bundesministers Dr. Schmude vom 1. August

Am 24. Juli 1979 haben die Länder Hamburg, Berlin, Hessen und Nordrhein-Westfalen einen Gesetzesantrag zur Änderung des Hochschulrahmengesetzes eingebracht, durch den die in Ihrer Frage genannte Vorschrift gestrichen werden soll. Die Bundesregierung steht dieser Initiative grundsätzlich aufgeschlossen gegenüber. Die Regierung des Landes Schleswig-Holstein hat bei den bevorstehenden Beratungen des Bundesrats Gelegenheit – wie von ihr angekündigt – dafür einzutreten, daß die genannte Vorschrift geändert wird.

40. Abgeordneter **Thüsing** (SPD)

Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung auf Grund der Ergebnisse der von ihr erstellten Modellversuche, die in den Museen vorhandenen Kunstwerke, historischen Exponate etc. für die Bildungsarbeit stärker als bisher zu nutzen?

Antwort des Bundesministers Dr. Schmude vom 1. August

Die Bundesregierung fördert seit mehreren Jahren im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe gemäß Artikel 91 b des Grundgesetzes fünf Modellversuche, die eine Erschließung von Museen für den schulischen Unterricht und eine Erweiterung der musisch-kulturellen Bildung zum Gegenstand haben. Diese Modellversuche haben die folgenden Schwerpunkte, in denen Nutzungsmöglichkeiten erkennbar werden:

1. Kunstpädagogisches Zentrum Nürnberg:
   Heranführung von Berufsschülern an die Bestände der kunst- und naturgeschichtlichen Museen, Ausstellungen und an die historischen Baubestände.
2. Museumpädagogisches Zentrum München:
   Kooperation von Schule und außerschulischem Lernort Museum zur Erschließung kulturgeschichtlicher Zeugnisse.
3. Mainz: Erarbeitung und Erprobung von Unterrichtsmaterialien und Stundeneinheiten für die fächerübergreifende Zusammenarbeit von Hauptschule und Museum.
4. Aurich: Mobile Museen als Bildungsstätten und Lernorte in ländlichen Regionen.
5. Karlsruhe: Unterricht für Schüler der Sekundarstufen I und II im Museum mit dem Ziel, durch die Kunstwerke geschichtliche und gesellschaftliche Zusammenhänge besser verständlich machen zu können.

Da die Versuche noch andauern, kann die Frage nach der pädagogischen Nutzung von Museumsbeständen noch nicht abschließend beantwortet werden. Auf Grund der bisherigen Erfahrungen ist die Bundesregierung jedoch überzeugt, daß sich die in diesen Modellversuchen erprobte museumspädagogische Arbeit als erfolgreich erweisen wird und in großem Umfang übertragen läßt. Aus verschiedenen Städten ist bereits Interesse an gleichartigen Aktivitäten bekannt geworden.

Geschäftsbereich des Bundesministers für wirtschaftliche Zusammenarbeit

41. Abgeordneter **Würtz** (SPD)

Welche Pläne verfolgt die Bundesregierung zur Aufstellung und Entsendung eines freiwilligen Hilfs- und Friedenskorps für die Entwicklungsländer in den 80er Jahren?

Antwort des Staatssekretärs Dr. Sanne vom 27. Juli

Die Bundesregierung verfolgt keine Pläne zur Aufstellung eines freiwilligen Hilfs- und Friedenskorps für die Entwicklungsländer. Sie ist hingegen bestrebt, die bewährten Instrumente der personellen Zusammenarbeit weiter zu fördern und auszubauen, wie sie dies zuletzt in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU betreffend „Personelle Hilfe in Entwicklungsländern" (Drucksache 8/2342 vom 1. Dezember 1978) ausführlich erläutert hat. Eines dieser Instrumente ist der von der Bundesregierung getragene Deutsche Entwicklungsdienst (DED), für den z. Z. etwa 750 Freiwillige als Entwicklungshelfer in Ländern der Dritten Welt tätig sind.

Bonn, den 6. August 1979